

## 「欧州鉄道年2021」背景には環境問題

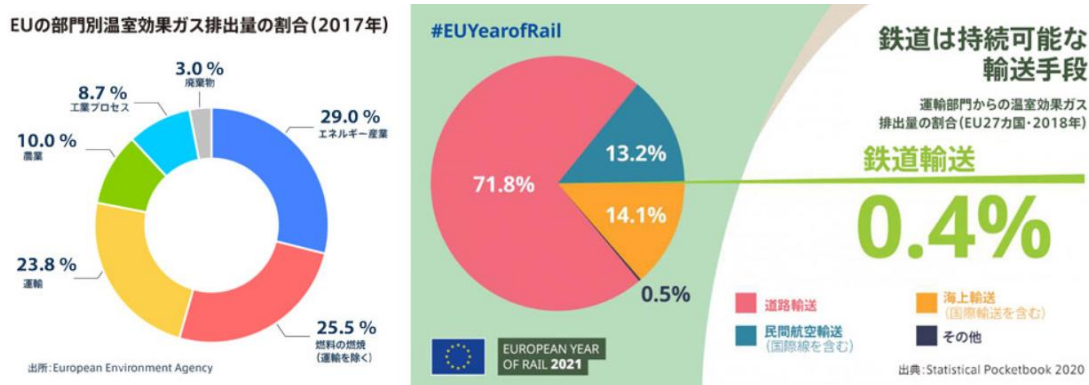
### ◆EUは2021年のテーマを「鉄道」に選定

欧州連合（EU）は1983年以降、「欧州年」というものを設けている。EU域内の社会課題について年ごとにテーマを設定して、市民の認識を高めて議論を促し、課題解決につなげるために、全加盟国を挙げて関連イベントなどを展開するものだ。たとえば、1987年のテーマは環境、2012年はアクティブ・エイジングだった。2021年のテーマは「鉄道」となったが、今回の選定の背景には、環境問題がある。

### ◆2050年までの気候中立実現のために道路から鉄道輸送への転換を図る

EUは2019年発表の「欧州グリーンディール」で、50年までに気候中立（カーボンニュートラル）を実現するという目標を掲げている。そのために、二酸化炭素などの温室効果ガスの削減が喫緊の課題となっているが、域内全排出量の約25%を輸送部門の排出量が占めている。輸送部門の中でも、特に内陸貨物の75%を占める道路輸送は、ガソリンや軽油を使用するため、環境への影響が大きい。輸送部門全体の温室効果ガス排出量のうち、鉄道からの排出量はわずか0.4%に留まる。渋滞の解消や大気汚染の改善の面だけでなく、道路輸送から、温室効果ガス排出量が少ない鉄道輸送への転換（モーダルシフト）が求められている。

20年12月には、「持続可能なスマートモビリティ戦略」が発表された。30年までに高速鉄道の交通量を現行の2倍、鉄道貨物輸送を1.5倍、50年までに高速鉄道の交通量を3倍、鉄道貨物輸送を2倍にするなどの目標値が設定された。



出典：<https://eumag.jp/issues/c0121/> [https://europa.eu/year-of-rail/index\\_en](https://europa.eu/year-of-rail/index_en)

◆鉄道輸送が抱えてきた各国間でのシステムの違いによる問題

環境には鉄道輸送の方が道路輸送よりも良いことは、以前から言われてきたが、モーダルシフトは進んでいない。域内の鉄道輸送量は増加しているが、割合で見ると貨物輸送は1990年代以降減少傾向にある。自動車の利便性、航空機のスピード、船舶の物量などに押されて、鉄道輸送の魅力が見劣りしていた。

原因として、鉄道が各加盟国の国営だったことがある。運営システムが統一されていなかったことから、国際列車にトラブルや遅延が発生していた。また、市場が閉鎖的で競争原理が働かず、サービスや品質向上も進まなかった。

◆EUの鉄道改革パッケージは2020年で一段落し、鉄道年を迎える

このため、鉄道改革を進めるべく、EUは、1991年に「上下分離」と「オープンアクセス」を行う方針を示し、鉄道の運行（上部）とインフラの整備・管理（下部）を行う会社を分けた上で、各々民間企業が参入できるようにした。また、欧州共通の列車制御システムや信号や保安システムなどの統一規格の導入も行った。

2001年からは鉄道改革パッケージ（第1次01年～、第2次04年～、第3次07年、第4次16年～）を実施し、20年10月に第4次が完全施行された。鉄道がより効率的、安全、安価になることで、他の輸送手段との競争力強化が期待される。

特に、EU鉄道機関（ERA）共通システムの導入による業務の効率化は注目される。国をまたいで鉄道の運行や車両の販売には、関係する全加盟国で車両認可と安全証明書を申請する必要があったが、申請手続きがERAへ一本化された。事業者負担は軽減され、さらに最新技術の市場投入にかかる時間短縮にもつながる。

実際に新しい動きもみられる。バスの運行事業を手掛ける民間企業が、チェコで列車市場に参入した。日立レールイタリアは、イタリアの鉄道運営会社トレニタリアに車両を納品し、22年よりスペインで「フレッチャロッサ1000」が運行される予定だ。日本の車両は、省エネルギー性能や運行効率が評価されている。

また、EUは20年7月に脱炭素化を図る「欧州水素戦略」を発表した。欧州では未電化の区間も多くあり、ディーゼル列車の代替として、水素の活用も期待される。世界初の水素エネルギー源の燃料電池列車（仏アルストム製）は、18年にドイツで運行され、20年にはオランダ、オーストリアでも試験運行が行われた。

持続可能な交通手段としての鉄道に、21年は注目が集まりそうだ。【赤山英子】